

Lausunto

30.05.2025

Asia: VN/25768/2024

Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Bernerin taksiuudistus perustui puhtaaseen markkinaliberalismiin periaatteella "vapautetaan markkinat kertaheitolla jolloin hinnat laskevat tarjonnan lisääntyessä". Samalla mahdollistettiin uusien yrittäjien pääsy markkinoille. Uudistus onnistui loistavasti. Sen ansiosta saimme uusia kansainvälisiä yrityksiä Suomen markkinoille ja uutta alustataloutteen perustuvaa dynamiikkaa asiakaspalveluun.

Uudet online-alustat ovat hyvin toimivia ja ovat alentaneet hintoja merkittävästi (pk-seudulla). Asiakas voi valita eri hintakategorioista mieluisimman vaihtoehdon ja tilaus-toimitus-palaute-aftersales -ketju toimii erittäin hyvin. Saman palvelun saa myös muualla kuin Suomessa, esimerkiksi Pariisissa järjestelmä toimii aivan kuten Suomessakin. Kätevää. Miten kuljettajat voivat tässä järjestelmässä saada riittävän ansiotulon jää nähtäväksi.

Perinteiset suomalaiset taksiyhtiöt ovat joutuneet mukaan kovaan hintakilpailuun mutta sehän oli uudistuksen tavoitekin. Miten ne ovat kilpailussa pärjänneet jää tämän lausunnon ulkopuolelle. Nyt on joidenkin tahojen intressissä muuttaa alalle tulon premissejä kiristämällä alan laatuvaatimuksia vetoamalla huonontuneeseen asiakaslaatuun. Huhupuheita tai yksittäisiä tapauksia nostetaan tikun nokkaan; asiakkaan koskettelu on ongelma, jostain saa kuulemma ostaa yrittäjyyslisenssin kunhan vain maksaa 500 tai 1000 euroa, kuljettajia vaihdetaan kortittomiin, kokeissa ja testeissä huijataan, osa yrittäjistä ei osaa edes kirjanpidon perusteita tai miten ALVit tilitetään veroista puhumattakaan, isot alustatalouden kv-yhtiöt kurjistavat yrittäjiä ja kuljettajia nostamalla koko ajan komissioita ja alentamalla hintoja jne.

Sitten faktoihin joista itse tiedän kokemuksesta jotain.

- 1) Tällä hetkellä yhdessäkään taksiautossa ei ole taksiksi tunnistettavaa rekisterikilpeä. Muita tarroja, kupuja tai kadulla heiluvia käsiä ja muita äänitunnisteita kyllä riittää. Kilvet kaikille.
- 2) Taksinkuljettajan koe on puutteellinen ja vanhanaikainen. Koe testaa suomen tai ruotsinkielen taitoa – ei muuta. Kokeeseen ei ole mitään ennakkomateriaalia. Eikö samalla testillä voitaisi hakea opiskelijoita yliopiston suomenkielen tai viestinnän laitokselle? Eikö tässä testissä pitäisi osoittaa ammattiosaamista? Miksi pelkkä monivalinta? Testissä voidaan kysyä esimerkiksi, että sanotaanko aamulla asiakkaalle a) hyvää iltaa, B) kaunis päivä tänään, C) haluatko kuitenkin, C) hyvää huomenta.
- Puolet voisi olla laadullisia tehtäviä tyyliin lue tämä asiakaspalaute ja kommentoi sitä; sama voidaan vaatia myös suullisesti. Kuljettajan pitää osata suomea tai ruotsia jotta voi palvella. Mitä jos on hätätilanne? Miten kuljettaja ohjeistaa asiakasta? Auto takakontti palaa mutta kuljettaja etsii Google Translatoria? Vasen eturengas tuntuu tyhjältä, mitä sanot asiakkaalle? Parle vous francais?
- 3) Taksikuljettajiksi aikoville ei ole yleistä ja yhdenmukaista koulutusta. Taksiyhtiöt kyllä kouluttavat omia kuljettajia ja se on hyvä asia. MUTTA koulutus pitää organisoida niin, että vaatimukset kokeessa pitää määritellä ensin ja sitten vasta koulutuksen pituus ja sisältö. Vai sovimmeko, että yksi päivä riittää ja sitten mietitään mitä se pitäisi sisältää. Koulutus AjoVarmaan, autokouluihin tai ammattikouluihin. Koulutus ei saa maksaa enemmän kuin 50-100 euroa per henkilö.
- 4) Taksiryttäjyyskoulutus on liian byrokraattisesti järjestetty. Onko se todella ammattitutkinto? Miksi AHOTointia ei hyväksytty osaksi ”tutkintoa” niin kuin KAISSA MUISSA tutkinnoissa tehdään? Minulla istuu kavereita jotka ovat juuri käyneet ko. kurssin yliopistolla tai ovat olleet yrittäjinä 20 vuotta. Edes näyttökoe ei ole mahdollinen. Miksi tässä pitää olla kielivaatimus? Suomessa CEO:na voi olla, ja paljon onkin ihmisiä jotka eivät osaa suomea. Pitääkö heiltä kieltää ammatinharjoittaminen puutteelliseen kielitaitoon vedoten? Kaikki oppilaani ovat fiksua (muita en otakaan) ja voisivat tuoda uutta osaamista Suomeen mutta nyt yrittävät sinnitellä verbien taivutusmuotojen kanssa. Jos tätä byrokraattista linjaa halutaan jatkaa, niin koulutus kokonaan Traficomille. Nyt ei seurata osaamista vaan luutuneita rakenteita.
- Taksinkuljettajan ja taksiryttäjän koulutuksen ja kokeen pitäisi muodostaa yhteneväinen opintopolku, joka antaa valmuidet myös johtaa taksiyhtiötä. Ei siis erillisiä kokeita vaan integroitavia moduuleja.
- 5) Taksiryttäjyyskoe ei ole yhteismitallinen kaikkien koulutusorganisaatioiden kesken. Koe on siirrettävä erillisen itsenäisen organisaation hoidettavaksi.
- 6) Taksimittarin käyttö. Nyt en tiedä mistä puhutaan mutta ilmeisesti haikaillaan aikaan entiseen jolloin mittari raskutti ja asiakas sai koko ajan tietää paljonko matka maksaa (koska muuten se ei ollut mahdollista). Alustatalouden varassa toimivat taksiyhtiöt, ei tarvetta millään perusteella. KELA-kydyt kyllä. Kaikki viranomaispalveluja tarjoavat yhtiöt kyllä. Tolpalla ja lennosta tarjottavat kyydit kyllä. Siis ei kategorisesti kaikille taksimittaria.
- 7) Muuta. Kiitos mahdollisuudesta kommentointiin. Alustatalouden avulla liiketoimintaa harjoittavien yritysten toimintaa pitäisi seurata; esimerkiksi ovatko fleet owners/kuljettajat yrittäjiä vai työntekijöitä? Kenen kuuluu jatkossa maksaa ja tilittää verot, sosiaaliturvamaksut ja ALVt? Yrittäjät vai esim. Uber ja Bolt? Vertaa korkeimman hallinto-oikeuden VOLT-päätös (tiedote julkisuudessa per 22.05.2025)

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Huomionne taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Moisala Aarni
aarninosaamisvalmennus.com - Global business ventures, Suomi,
Taksiliiketoiminnat -yksikkö, head of development